

第27回 名古屋高速道路公社料金問題調査会 議 事 録 要 旨

1. 日 時 平成16年10月13日(水) 18:00~19:40
2. 場 所 名古屋高速道路公社黒川ビル 2階大会議室
3. 出席者

名古屋高速道路公社料金問題調査会委員

かわかみ しょうご 河上 省吾	(会長) 関西大学工学部教授・名古屋大学名誉教授
おくの のぶひろ 奥野 信宏	中京大学大学院経済学研究科教授
くどう しょうぶ 工藤 尚武	名古屋商工会議所専務理事
ささき ちよこ 佐々木千代子	なごや消費者団体連絡会会長
たかだ ひろこ 高田 弘子	都市調査室代表
やまだ もとなり 山田 基成	名古屋大学大学院経済学研究科助教授
やまもと こうし 山本 幸司	名古屋工業大学社会開発工学科教授
わかまつ としこ 若松 利子	愛知消費者協会副会長

(敬称略、会長の外五十音順)

4. 会議資料説明

会議資料に基づき、前回調査会各委員の意見の整理の確認及び以下の内容の説明が行われた。

今回の主な検討課題

- (1) コスト縮減 (2) 料金圏の考え方 (3) 料金水準
(4) ETCを活用した料金施策 (5) 渋滞対策 (6) 広報

今後の検討課題

- (1) 償還後の無料開放 (2) ETCの効果及び今後の検討課題
(3) 料金施策の方向

5. 主な審議内容

委 員： 確認ですが、ETCを使った場合は夜間割引があり、ETCを使用しないときは夜間割引は無いですね。だからETCを付けていないと割引はもらえないということですか。

公 社： ご説明させていただきます。
ETCですとETCの料金所を通れば通過時間が解ります。また、その時間を細かく分けることができます。

今回の夜間割引は社会実験として行い、割引率の設定を時間で10%割引、20%割引と割引率を変えて行います。

これは、いきなり大きな料金割引をしますと、料金が下がる時間まで待つ人が出てくるのが、海外ではよくありまして、そういうことを考えれば、料金を小刻みに階段をつかって割り引いた方がよいと考えられます。

通過時間を料金所で機械的にしておかないと、お客様の時計と、料金所の時間が違うというトラブルになるといったことから、きちんと時間がわかって、かつ、時間によって料金が変わるという仕組みということで、E T C 限定で、時間別の割引でやろうということを考えております。

1回の割引でしたら海外でも券でやるという事例はありますが、1日で(時間によって)割引を何回か変えることについてはE T Cのシステムでなくてはできないのではないかと考えております。

委員： 資料9ページの「一宮線供用時の料金について」の上段の枠で囲まれている部分の説明について、もう少し詳しくかみ砕いて説明してほしい。

公社： 名古屋線については、前回53.3km供用のときに料金750円の認可をいただき、現在の形で750円の認可をいただいています。

もう一つの一宮線、小牧線は、小牧線はすでに全線完成しており、350円を頂いています。一宮線は今回の供用で全線完成します。

仮に一宮線が小牧線と同じような料金に設定されたとすれば、それが完成形の延長に対しての料金設定であると考えております。

この枠の説明ではそのことだけを言っています。

清洲線は、今まで2年ぐらい供用が遅れるのではないかと説明してきていますが、清洲線は、名古屋料金圏の問題として考えています。現在、名古屋料金圏はここを除いた供用延長に対して750円という料金で皆様の議論をいただいで認可を受けています。

理屈でいけば、名古屋線の供用区間750円ということでネットワークができていて、小牧線も350円ということでネットワークができています。

料金圏の中でどこかができていないから値段を下げべきであるという話ではないと思いますので、750円、350円の料金は、それぞれに完成されて供用している料金であるという事を固く書いたものです。

そうはいうものの、前回の調査会のご意見では、一宮線から清洲線区間を通行する利用者に対しては、清洲線が2年完成が遅れることは忍びがたいので何とかならないかのご意見をいただいたという認識ですが、～ここが一番のポイントなんですが、～ちょっと、交通量の話をも今のご質問に併せて説明させて頂きませんが、一宮線の交通量の内どのくらい清洲線に行くのか分析をしてみました。

一宮線が供用したときは、16～17千台乗るのではないかと説明させて頂いております。その交通量がどのように流れるのかは、一宮線だけ利用して平面街路において春日出入口を利用するものと環状二号線を渡っていくものがそれぞれありますが、環状二号線を渡って行くものは断面で1万台位想定しております。全体に走る交通量からみれば、環状2号線に行く交通が主で、一般道に多く行くことではなさそうです。

一宮線の供用は、元々小牧線があつて名古屋線にいけるという状況があります。一宮線の供用は、名神と名古屋環状2号線の間をもう少し早くつなげることができる。そういう利便性が増えるだけで、名古屋線(清洲線)方向にあまり影響を与えるものではないのではないかと考えられます。

ネットワークとしてはそれぞれきちんとしたものができており、「まだ割引が足りないのではないか」という状況ではなさそうだと思います。

委員： そうすると、資料の暫定料金の実施例がありますが、その場合とは一宮線の考え方が違うということですか。

公 社： このP9の資料の、上の枠の中に書いてあることと、下に書いてある事は繋がっていません。下の暫定料金の実施例は、名古屋線の中でつながってなかったときに、2回料金を取ることがおかしいから、乗り継ぎ制度を導入したということです。

万場線と大高線がつながっていなかった時に、500円取って、再度乗るときにもう一度500円取るのはひどいということで、乗り継ぎ制度を行いました。

また、楠線で、一部のみ供用していた時期があります。

楠線を通ってもう一度他の区間に乗る場合は、楠線で150円、他の区間で600円料金に対し、楠線で150円払った人が他の区間に乗り継ぐ場合は合計600円で乗れるという乗り継ぎ料金制度を行いました。

これは、名古屋線の中のネットワークがまだ未完成で、このような乗り継ぎをしていくしかなかったわけです。

今回の清洲線の遅れについては、名古屋線自体はネットワークとして繋がっているので名古屋線の料金に問題があるわけでない。

ただ、気持ちとして一宮線が供用し、ここの清洲線がつながっていないのが釈然としないというのは、私ども非常によくわかりますが、料金制度としては仕方のないことであると思っております。

会 長： その他によろしいですか。

委 員： ETCにまた戻りますけれど、今日、初めて22ページにETC関連のハード・ソフトの整備62億円という数字が出て、これはありがたいものだと思いますが、21ページにETCを運用することによって料金収受員の削減というか収受業務に関して、どれくらい管理費が削減できそうかという数字があり、できればそれと両方併せて、いつになれば投資額がペイできるか、だから名高速としても国の方策であるETC導入に対して積極的に取り組むんだということが言えるのではないのでしょうか。今日は結構ですが、また次の時にでも補足資料かなにかで、この62億円が収受員の管理業務に対する削減額やETC利用者に対する割引を考慮しても、何年ぐらいで投資額は回収できるということが証明できると非常にありがたい、もしできないとしても、前回は、国が積極的なETC策を導入しても名高速は名高速の立場があるだろうから、積極的にそれを同調してやらなくてもいいのではないかという趣旨の発言をした記憶がありますが、ETC化というのは非常に重要な施策であるので、名高速としてどう取り組むかということの説明材料としては62億円という数字を示していただいたのは非常にありがたいが、できればさらにお願ひしたいと思ひます。

公 社： 実は名古屋高速として今言われたような2つ合わせたものは整理してないのですけれども、他公団ではETC整備に要する費用を概ねコスト縮減でだいたい10年ぐらいで取り戻せるという計算をしておりました。

ですから、ETCを整備して、それによってかなり早期に料金収受のコストを削減しますと、収受員が減って、ここでは35%削減と言っていますけれども、さらにETCの普及率が高まって料金所に二人立つのではなくて一人位になるということが進めば、ETCの整備費用は料金収受員のコスト縮減で10年ぐらいで大体もとがとれるのではないのかと思ひます。それから後は、料金収受コストが低いままであれば効果はもっとであるのではないのでしょうか。ただ機器がどのくらい安くなるのか、またメンテナンスがいくら位なのかは、少し難しいと思ひます。

委員： おおよその目処として、積極的に名高速としてE T C化に取り組んできているけれども、それが収支を考えた時に決しておかしい方向ではない、値上げに繋がっていくものではないということが言えれば良いのではないかと思います。もう一つ関連しますが、13ページの交通渋滞の発生状況が、ここでは料金所に関しては星崎の料金所のことしか具体的には上がってこないのですが、この図がE T Cの導入に関する説明のためにはすこし使いにくい、要するに、自然渋滞をE T C化で解消できるのかということになると、少し使いにくいのではないかと思います。E T C化で何かメリットを出すのであれば、料金所の通過時間の短縮など、別の資料があった方がより説得性が高まるのではないかと思います。

公社： もともとE T C導入で料金所渋滞がどのくらい解消するのかということは、E T C導入にあたって随分議論されたのですが、道路公団の方が効果が随分大きいと言われていたのです。というのは、道路公団は本線で渋滞することがあまり少なく、東京バリアなどほとんどが本線バリアで渋滞するため、E T Cを導入して普及率が5割くらいになれば渋滞が解消されるという議論でした。

都市高速については元々交通集中による渋滞であるので、E T C導入によって料金所渋滞解消しても、例えば環状線とか合流部の渋滞は残るとというのが、元々、認識されていきました。ただ私どものこの事例でいきますと、渋滞している箇所として山王カーブとか大高線とか星崎があるわけですが、星崎料金所については2ブース2レーン広げていることでもあります。料金所渋滞についてE T Cの利用率が増えてくることで解消されていくと考えています。

もう一つは都心環状に渋滞箇所が何カ所か集中するため、それは時間帯別料金や端末割引などE T Cを活用した料金制度を導入することにより交通渋滞緩和の方向に移行させることができると考えておりますので、国土交通省が言っていることと同様にE T Cの多様な料金制により全体の渋滞緩和を図りたいと考えております。

会長： その他に何か。

委員： 23ページについては国土交通省が言っているもので、公社として言わないでも良いのではないですか？

「クレジットカードをもてない方々への対応等、全ての利用者がE T Cを利用することができるよう、必要な方策の検討を早急に進めることが重要である。」という部分は、私は書きすぎではないかと思っています。名古屋高速道路公社として、これほど言う必要はないと思っています。70%にしなければいけないというお題目があるからやむを得ないとも思いますが、名古屋高速としては、こういう風に外で言っていることに、乗っていけばいいと私は思っているので、(自ら言うのは)少し言い過ぎかなと思います。

「全ての利用者がE T Cを利用する」ということは、そうじゃない方、E T Cを搭載していない人との差別化をかなり図るということになる。その差別化に対する不満をどうやって解消するのかということが意外に大切なことになると思います。70%にはなりますが、残りの30%の方達はかなり抵抗があると思います。私は増やすことを考える場合は、そのマイナス面も最初から考えておかないといけないだろうと思うので、ここの文章については記述を柔らかくした方がいいと思います。

公 社： 先生のおっしゃるとおり、この文は国土交通省道路局が書いている文章をそのまま書きました。道路局の方針をもってE T Cが増えればいい方向になるかもしれないのですが、上の四角のような方針がいいのかどうかは、調査会の委員の先生にご議論いただければよいと思います。そのための参考として抜粋だけで出しています。

公 社： 先程、料金徴収コストがどう変わるかということも、結局100% E T Cにならないだろうという前提で、各入口に人を配置するという体制で採算計算をしなければいけないという自覚はしております。我が社だけでE T Cがそんなに普及するという事はまずありませんので、世の中の流れがどう変わるか、それに公社としてどうついていくかと、人に迷惑をかけないで何とかサービスを維持・向上させていくという立場でやっていきたいと思っています。

会 長： その他にございませんか。

委 員： 広報活動をされるという時に、「広報なごや」という案が具体的に出了ましたが、交渉されましたか？

公 社： 広報なごやは無条件で掲載するというようにはなっていないくて、例えば商売のために必要な広報はやらないということで、市の事例を中心として公共的なものは載せます。例えば料金徴収はどうだとか、これは商売ですからそういうものは無条件では載せませんという考え方です。市の広報の方も、何度も必要だということのために市の広報を利用するとページに制約がありますから、どうしても載せなければならぬ公共的なものがあった場合には、載せていただくということも必要でしょうけども、商売で広報をすることはなかなか難しいと思います。

委 員： 私はできることなら、今度の社会実験について、市長かどなたかと対談したらいいと思います。そういった宣伝方法を考えていただいて中に書いてあるといいかなと。要するに私は名古屋市民が無関心であるはずはないので、私はそういうようなことについては、情報提供として載せていただけるといいと思います。名古屋高速道路を抱えている区があり、その区の地域の関係審議会の方達（私も委員をしておりますが）になかなか情報がいかないのです。それで、実際には騒音の問題だとか振動の問題だとか、何か色々なものが出てきて、段々橋脚が汚くなってきているとか、最近言っているようですが、そういう時に利用の方法とか、E T Cを使った場合に、もっといろんな利便性が獲得できるなどというサジェスションが欲しいと思います。わざわざ名古屋高速のパンフレットなど見ないと思います。ですから、例えば理事長が対談するか随筆みたいなものを書くなどの色々な形のやり方を考えられた方が近道という感じがします。

会 長： まあ、いろいろ名古屋市の考え方があるでしょうから。

公 社： 今年もだいぶP Rが足りませんよということは、色々な場所から指摘を受けております。それで、意識的にP Rを色々な形で積極的にやるように努力はいたしております。市の広報など限定的な方法で、ということには直ちにはならないかもしれませんが、あらゆる可能な方法でできるだけP Rしていきたいと思っています。

- 会長： 大体ご意見が出尽くしたようでありますので、ここで調査会としての意見の取り纏めの方向性について議論をお願いしたいと思います。
- 調査会としての意見の取り纏めにあたっては、今日の調査会資料に記載されております、各項目の骨子を基本に検討を進めてまいりたいと思います。
- 本日は、この骨子に対して、修正すべき事項、追加すべき事項等についてご議論をしていただきまして、次回調査会までに、事務局において調査会意見書の素案となるものを作成させたいと考えております。
- 次回調査会では、この調査会意見書の素案についてご議論をいただきたいと考えております。このような進め方にしたいと思いますがいかがでしょうか。
- ご意見がないようですので、このように進めさせていただきたいと思いません。
- それでは、調査会意見書の取り纏めに向けて、各項目毎の骨子について、修正すべき事項、追加すべき事項などのご意見をお願いいたします。
- 委員： その骨子とは目次の1, 2のことですか？
- 会長： 四角の中に書いてあるものです。色で塗りつぶしてある部分がありますがそれが基本的な骨子と考えていただきたいと思います。
- 委員： 一点、前回の「各委員の意見の整理」の2ページ目、料金水準について、一宮線に対して清洲線がない間、何らかの対策を講じるかどうかということが、意見として出ておりますが、それに対して骨子のところでは触れられてないと受け止めましたが、個人的には2年間のことですし、その間、別に対策は考えなくてもいいという意見ではあります。それをどう扱うかということが、骨子のどこに書いてあるのですか。
- 公社： 9ページに書いてあります。
- 委員： 9ページではないのではないですか。
- 委員： 「別料金圏間の乗り継ぎ割引等については検討課題」というところではないですか。
- 公社： 先程、委員の方からご質問があって事務局が色々お答えしておりますけれども、もう少し簡潔に、前にいただいたポイントを補充していくべきと思っております。
- 特に9ページところの3行の文章があまりにも簡潔・明瞭すぎているので次回までに補充をさせていただきたいと思いません。
- 委員： 9ページの2行が、制度的にはこのようなものですが、少しわかりにくいと思います。
- 委員： このことについては、先回私がこだわったところですが、今回の説明としてはこういうことであろうと思いますが、利用者の立場に立ったときには、清洲線を早急に、完成させてネットを結んで欲しいと思うわけですから、それに対して一生懸命努力するというのを、注文させて頂きたい。
- 調査会として、あらためて記述させていただきたいと思いません。

公 社： その問題は、先生のご指摘のとおりで、こちらだけ見れば突出した部分の
開通であり、一宮線は一宮線で独自の機能を持っているため先に開通しま
すが、あそこが完成して、明道町までが繋がっていないということについて、
我々としても早く完成させたいと思っています。

委 員： 今の言葉を補足します。確かに繋がっていないところがありますが、逆に
今まで無かったものができたということで、その間は早く走れるということ
がありますから、できても清州線が使えないということではなくて、できた
ものは早く開通して社会的に使いたいという見方もある。その辺を考えてい
くしかないと思います。

委 員： 商工会議所ですけれども、今、公社だけではなく道路公団にもお願いして
おりますのは、博覧会の時に、博覧会に来る人たちが公共交通機関を使う時
に、できるだけ安く来られるということで、電車についてもそういう事をして
いる訳ですが、名古屋高速道路についても、現在は普通の路線バスについ
ては39%の割引が行われていますが、それ以外の観光バス、それから、博
覧会協会でシャトルバスを運行しますが、それについても割引の対象として
頂きたい。

万博の成功のためにということで、お願いしたい。

公 社： バスについては、通勤・通学の路線バスは39%割引をやっておりますの
が、観光バスについてはそのような割引をしておりませんが、万博へ行く足
というのは、乗用車ではなるべく来ないということですので、基本的には大
量交通機関、車についてはバスということですが、バスで万博会場に行った
人については、何らかの割引を検討したいと思っています。

今、万博会場へ行ったということはどうやって確認するかということ、
万博会場へ行ったことと名古屋高速を通ったということ、どうやって確認
するかということ、を勉強しておりますので、そのことは、協会さんとも相談
して検討していきたいと思っています。

会 長： その他に何か。

委 員： 前回（四谷高針間の供用開始時）の料金問題調査会の提案の中で、今回も
継続して文章として取り込んだ方がよいというものをに入れてはどうですか。
今、前回の答申が無いので解らないが、今のところこの骨子の中にそういう
文言は無いようです。

前回提案して頂いた文章の中で、我々が思いつかなかった物をどう扱うか、
今まで名高速として努力はしてきているが、まだ十分達成できていないこと
があるとすれば、それも我々としては見込んで、記述すべきではないかと思
うので、次回の時に確認して頂きたい。

公 社： この骨子以外に、今までに出された意見について取り上げている事があれ
ば骨子にまとめるということで、先生方いかがですか。

会 長： そうですね、前回までの審議とは別に、取り入れた方がよいと思う事はこ
こに書いて貰ったらいいと思います。

他に何か。

次回は10月26日ですね。

まとめた物をできるだけ早く各委員に配布して頂いて、十分に検討できる
ようにお願いしたい。

本日の議論を踏まえて、次回調査会までに事務局で、調査会意見書の素案を作成し、次回調査会で意見書の案についてご審議いただき、調査会の案をとりまとめていきたいと考えておりますが、そういうことで良いでしょうか。それでは、調査会はここで締めさせていただきます。

以 上